

http://www.kaiji-press.co.jp

2010年
3月29日(月)
13597号

KAIJI PRESS 海事プレス



造船所救済の先行事例に

アンカー社がケミカル船保有 ■佐々木造船の解約問題で受け皿に

ノルウェー船社アイツェン・グループから大量解約を受け、経営問題にまで発展した佐々木造船のキャンセル事件一。メインバンクの広島銀行が中心となって救済スキームを策定したが、キャンセル船の受け皿となったのが日本最大の船舶投資ファンドを運営するアンカー・シップ・インベストメント(辻肇社長)だったことが明らかになった。

キャンセル船をアンカー社が船主

として購入し、広島銀行を中心とするシンジケート団が協調融資。国内ブローカーのセブンオーシャンズが仲介し、ストルト・ニールセンの用船を付けたのが今回の救済スキーム。キャンセル船を造船所が転売するケースと異なり、いわば日本の海事クラスターが協調して救済にあたった格好で、今後の救済策の先行事例として注目を集めそうだ。

》》2ページ



韓進液運
HANJIN SHIPPING

www.hanjin.com/jp

東京(03)5443-3721 大阪(06)6263-2232

EAD LINES

日之出郵船

28年ぶりモジュール船竣工

日之出郵船の新造モジュール輸送船“Yamatai”(邪馬台)の命名式が三菱重工の長崎造船所で開催。

》》4ページ

中東航路

荷況回復も運賃低迷

アジア/中東トレードは荷況の回復傾向が鮮明になる一方、運賃水準の低迷が続いている。

》》12ページ

沖縄沿岸輸送

外国籍船容認

沖縄県が求めていたカボタージュ(国内輸送)規制緩和が特例で容認。邦船社の外国籍等に限定。

》》14ページ

DU

保守サービス体制見直し

ディーゼルユナイテッドは船用ディーゼルエンジンのアフターサービス体制を抜本的に見直す。

》》10ページ

鉄鉱石荷動き

15年に13億トン

世界の鉄鉱石の海上荷動きが、中国の輸入増加で2015年に13億トンに達すると予測。

》》6ページ

講演

》》8ページ

ソマリア海賊への対応策

青灯

》》6ページ

変わる決断

■全記事の目次は最終面■

船の安全と 海の環境を守る

FN TAPE 可燃油飛散防止テープ

SOLAS II-2/15.2.11改正並に鋼船規則 D編-1改正規則に合致する、巻くだけで機室内配管からの、可燃油飛散を完全に防止できる。

Class NK, ABS, LRS, BV, UL, GL, NV, RINA, KR, CCS規格認証取得済。
現在世界で唯一認められた、簡単施工の安価な製品。

特許：日、米、EU、台湾、韓国、中国、ノルウェー、取得済。

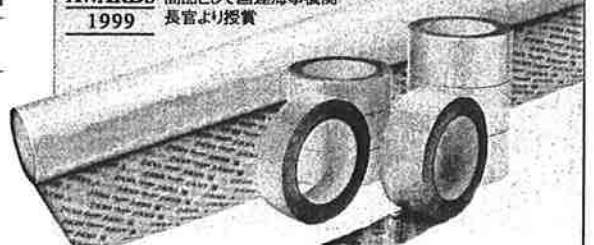


東京日進ジャバラ株式会社 TOKYO NISSHIN JABARA CO.,LTD.
TEL. (03) 3252-2947 FAX. (03) 3256-7827
http://www.green-tnj.co.jp e-mail: info@green-tnj.co.jp



Seatrade
AWARDS
1999

世界で最も海の安全に貢献した
商品として国連海事機関
長官より授賞



アンカー社がケミカル船保有

■佐々木造船の解約問題で受け皿に

ノルウェー船社アイツェン・グループから大量解約を受け、経営問題にまで発展した佐々木造船のキャンセル事件―。メインバンクの広島銀行が中心となって救済スキームを策定したが、キャンセル船の受け皿となったのが日本最大の船舶投資ファンドを運営するアンカー・シップ・インベストメント(辻肇社長)だったことが明らかになった。アンカー社が購入したケミカル船の最終船(3番船)が26日に佐々木造船で無事竣工した。キャンセル船をアンカー社が船主として購入し、広島銀行を中心とするシンジケート団が協調融資。国内ブローカーのセブンオーシャンズが仲介し、ストルト・ニールセンの用船を付けたのが今回の救済スキーム。キャンセル船を造船所が転売するケースと異なり、いわば日本の海事クラスターが協調して救済にあたった格好で、今後の救済策の先行事例として注目を集めそうだ。



造船所救済の先行事例に

事の発端は昨年4月。アイツェン・グループが佐々木造船との新造契約を大量にキャンセルすることを明らかにした。まず、グループのケミカル船社アイツェン・ケミカルが1万2000重量トン型ケミカル船5隻のキャンセルで合意したことを公表。5隻で計750万ドルの頭金を放棄するほか、キャンセル料として11月までに追加で750万ドルを支払うとした。また、これとは別にカミーロ・アイツェンは、2500㎡型LPG船6隻のキャンセルで合意したと発表した。

アイツェン側は解約について「合意はポジティブなものだ」とコメントしたが、佐々木造船関係者は本紙取材に対し、「合意に至る前に船主側がプレス発表を行った」と不信感を表明。ケミカル船5隻はすべて建造を開始しており、うち1隻は発表のその週に引き渡し予定だった。

佐々木造船は解約を受けて転売先の確保に奔走したが、マーケット低迷もあり交渉は難航。キャンセルされたケミカル船はすべて建

造を始めていたため、資金繰りの悪化は必至の情勢だった。ここでメインバンクである広島銀が救済に動く。

「(佐々木の工場のある広島県の)大崎上島の中であれだけの雇用を生み出す同社は重要な存在。また、同社はケミカル船で高度な技術を有している」(関係者)として、救済プランの策定に着手。行内の複数の部署から人員を選出、プロジェクトチームを立ち上げて、6月ごろまでにはプランを固めた。その中で受け皿役を担ったのがアンカー社だった。

転売対象となったのは、アイツェンが解約したケミカル船5隻(665～669番船)のうち、最初の3隻(665/666/667番船)。アンカー社が船舶保有のためのSPC(特定目的会社)を設立し、この3隻を買船。セブンオーシャンズを通して、ストルトが期間5年で裸用船することになった。ファイナンスは広島銀を中心とする金融機関が協調融資した。

1隻目は7月に引き渡しを受け、

2隻目は10月に竣工。最終の3番船が26日に竣工した。通常、キャンセルを受けた造船所は転売に動くが、今回のケースはメインバンクが中心となって転売スキームを策定したのが特徴的。船主、銀行、ブローカーがそれぞれの役割を発揮して救済した画期的なディールといえる。

アンカー社は2007年5月、投資額1500～2000億円を目指した第1号ファンドを組成して以来、十数隻の船舶に投資してきた。大手から優良中堅までの邦船社向けにコンテナ船、自動車船、タンカーと多様な船種を保有している。邦船社に新しい船舶調達手段を提供するというコンセプトが浸透してきた。今回のケミカル船保有はファンド運営とは別立てで、アンカー社自身が船主としての役割を担った。また、同社は第1号ファンドによる投資がほぼ目標額に達したため、速やかに第2号ファンドの組成に着手するもようだ。